No. 1275 Zaterdag 6 Juni 1908. 25ste Jaargang.

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2,— met vooruitbetaling.
Voor het Buitenland per jaar fl. 10,—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1— 7 regels f0,50, voor elken regel meer 7½ cts.

BUREAUX VAN DIT BLAD

REDACTIE: Waterkant, Otrabanda, No. 223

ADMINISTRATIE: Plein Concordia, No. 129, Pietermaai

Es Courant aki ta sali toer dia Sabra.
Su prijs di abonnement ta fl. 2,— pa tres luna, pagá padilanti.
Pa lugarnan foi Curaçao, Bonaire, Aruba, St. Martin (P. H.), St. Eustatius i Saba fl. 10,— pa anja.
Un numero sol fl. 0,15.
Anuncio di 1 te 7 regel f0,50, cada regel mas 7½ cts.

Curaçao, 5 Juni.

ONZE HAVEN Geblokkeerd.

Het Hoofd van een met ons *bevriende* Natie, waarmede wij *vriendschappelijke betrekkingen* onderhouden, heeft den eenigen tak van handel en nijverheid, welke nog bloeide en voldoende vruchten afwierp voor velen, bijna geheel afgesneden en zoo goed als van alle leven beroofd.

De Curaçaosche scheepvaart is stopgezet.

De Venezolaansche producten voor het Buitenland bestemd, of de goederen van het Buitenland voor Venezuela bestemd, mogen in onze haven niet meer worden overgescheept.

Onze Curaçaosche, kleinere schepen mogen de Venezolaansche havens in het geheel niet meer aandoen.

De Curaçaosche werklieden mogen in de havens aan de Venezolaansche kust op de verschillende booten geen sjouwerswerk meer verrichten.

Dat het Bestuur der Kolonie en de Hooge Regeering in Nederland toch goed begrijpen, welke zware slagen aan ons arme volk werden toegebracht, zonder van onzen kant de minste aanleiding daartoe gegeven te hebben.

Lang kan deze wanhopige toestand, waarin ons volk zich thans bevindt, niet duren. **Wij vragen bescherming en verdediging van onze heiligste rechten bij onze Regeering. Het volk vertrouwt vastelijk, dat de zoo noodige hulp ten spoedigste zal komen opdagen.**

Dat Nederland nu toone, dat het zijne Koloniën weet te beschermen en te verdedigen.

Onze haven wordt door al die Decreten van Generaal CASTRO als geblokkeerd. Venezuela behoeft zijn oorlogsvloot hier niet heen te zenden om alle verkeer tusschen onze schepen en de kust af te snijden en het volk te laten verhongeren bij volslagen gemis aan werk en verdiensten; hetzelfde uitwerksel werd reeds verkregen door zijn presidentieele besluiten.

Het zal aan ons Koloniaal Bestuur wel bekend zijn, waaraan deze wantoestand te wijten is. Welnu, de Nederlandsche Regeering staat toch niet toe, dat Curaçao weerloos blijft overgeleverd aan deze verregaande willekeur?

De diplomatieke weg is lang en moet voorzichtig worden betreden; wij weten het, en stellen volkomen vertrouwen in onzen Minister-Resident te Caracas en HH. Exc. de Ministers van Buitenlandsche Zaken en Koloniën. Maar ook weten wij, en het geheele Curaçaosche Volk gevoelt dit met ons, dat het hier geldt de eer van Onze Vlag en Nederlands onafhankelijkheid.

Lang talmen kan hier den schijn aannemen van gebrek aan kracht.

De Kolonie mag zelfs geen oogenblik twijfelen, of het Moederland wel bij machte is ons te beschermen en onze rechten te verdedigen.

De eer van Onze Vlag en Nederlands onafhankelijkheid eischt, dat de Regeering hier optrede met spoed.

Pinkster-gedachten.

Het laatste gebod des Heeren was vervuld. Verzameld leefden de apostelen te Jerusalem, „totdat zij bekleed zouden worden met kracht uit den hooge" en op het heilig Pinksterfeest werden zij allen vervuld met den H. Geest. Daarmede was het werk van Christus voltooid. De Kerk door Hem gesticht begon haar zending, het zaad des geloofs zou worden uitgestrooid op den akker [illegible] als de bewoonde wereld. Want waar menschen zijn, daar zijn harten om te beminnen, daar is een verstand, dat kan begrijpen, daar zijn zielen, vrijgekocht door het dierbaar bloed van Jesus Christus, en lichamen, bestemd tot tempels van den H. Geest. Christus' leer kan dus niet gebonden zijn aan plaats noch tijd, evenmin de werking des H. Geestes. Het is een onvervreemdbaar recht van Gods oneindig wezen, die als Schepper, Verlosser en Leeraar den dienst van den mensch kan opeischen met geheel zijn verstand, en ziel, en al diens krachten.

Aan dat Goddelijk *recht* tot gebieden, beantwoordt onze *plicht* van gehoorzamen.

De Pinkstergave dus, die den Apostelen het recht gaf te leeraren, legde aan de menschheid de verplichting op die leer te aanvaarden. Ons geloovig-Christen-zijn is niet anders dan het betalen van verschuldigde onderdanigheid aan God. Doch daar is meer.

God is geen tyran, die wetten geeft uit heerschzucht; alléen uit machtsvertoon om den mensch te boeien in evenveel banden als er geboden zijn. Neen,— en dat is het volmaakte in Christus' leer — hoe meer zij wordt onderhouden, hoe vrijer de mensch is.

De kernspreuk „God dienen is heerschen" is ten volle bewaarheid door de historie.

Vóór Christus' leer op aarde was verspreid en er alom een heidendom heerschte, had de mensch een hem onwaardig bestaan, waarvan hij niets kende, noch „het begin" noch „het einde" Het „waarom", het „waarheen", wat voor ons reeds lang is opgelost, waren toen raadselen en bleven het, tot de dageraad begon te gloren op den Pinksterdag. Daar kwam licht van goddelijke waarheid in die heidensche duisternis en de mensch kreeg besef van zijn hooge waarde als schepsel Gods. Hij vernam de leer der ziel, de leer van het leven hierna, de geringe waarde van den tijd in vergelijking met de eeuwigheid — én dat juister begrip van zich zelven, van God, van het leven, werd een kiem tot waarachtige beschaving. En kon het anders? De begrippen beheerschen de wereld en heidensche begrippen staan tegenover de Goddelijke leer als de valschheid tegen het ware. Noodzakelijk moest een andere en betere levensopvatting ingang vinden. De geschiedenis toont het ons duidelijk.

Vóór Christus werd de wereld gevangen gehouden door een formidabele leugen en waren de volkeren slachtoffer van een reusachtig dwaalbegrip, te noodlottiger, wijl men zich zijn slaaf-zijn geenszins bewust was.

Want is het waar, dat de besten onder de Romeinen verstand genoeg bezaten om te spotten met de godheid van vele hunner goden — van de waarachtigheid van één God was men zóó overtuigd, dat het niemand ooit in de gedachte kwam daaraan te twijfelen, zelfs de grootste wijsgeeren niet. Die God was de *Staat*. De staat was bij de heidenen, het hoogste, het volmaakste, dat zij zich konden denken, en alles, de geheele mensch met al diens vermogen, moest dienstbaar zijn aan dien staat— God. Vandaar hun rechtsspreuk „De mensch is gemaakt voor den staat." En de consequentie daarvan was, dat de staat beslag legde op den geheelen mensch, op diens vrijheid, geweten, persoon, ja zelfs diens leven. De burger was voor den staat als kneedbaar deeg, dat alle vormen kan aannemen en absoluut weerloos is.

In ruil voor die geheele onderwerping aan haar macht, gaf de staat geluk. Doch een aardsch geluk slechts, wat dan nog maar zeer betrekkelijk was. Voor de massa brood en spelen — voor de meer bevoorrechten een hemel op aarde, bestaande in kunstgenot, weelde, wellust en allerlei genietingen in onverstoorbare rust. Maar zulk een hemel maakt het leven van ontelbare anderen tot een hel. Een overmatige weelde van den een, veronderstelt overmatigen arbeid in velen, daar nu de eischen van den heidenschen patricier zoo ontzettend hoog waren, was een leger slaven van noode om daaraan te voldoen.

En wat zich veelal vereenigt in den mensch, wellust en wreedheid, openbaarde zich in het heidendom des te sterker, wijl de slaaf volgens de heerschende begrippen een wezen was met wiens mensch-zijn men geheel had afgerekend. Noch zijn ziel, noch zijn zeden, noch zijn leven had eenige beteekenis. Hij was een bezit van den rijke, waarmede deze kon doen wat hem goeddacht, gewettigd als deze daartoe was door de Opperste macht in den staat. Van een goddelijke wet die paal en perk stelt aan iedere booze hartstocht had men nooit iets gehoord. De staat zelf gaf het voorbeeld van losbandigheid. De meest ergerlijke tooneelen, wandaden van diep zedelijk verval konden de minderen leeren van de groot-machtigen in den lande. En als een neervallende vloed van bederf stroomde de zedeloosheid neer over het volk, veroorzakende een algeheele corruptie.

Van zulk een diepgaande verwording kunnen wij nu na 20 eeuwen ons moeilijk een denkbeeld vormen.

In onze maatschappij is veel kwaad, maar tegen het „something rotten" bezit de menschheid thans een verderfwerend beginsel, voortkomend uit eene levensbeschouwing die doorgedrongen is, als het zuurdeeg in de drie maten meel, en de geheele maatschappij heeft doen rijzen hoog uit boven het lage peil, waarin zij eertijds verzonken lag. Deze levensbeschouwing is de christelijke, onveranderd in wezen, van den eersten Pinksterdag af tot den dag van heden toe.

Het Christendom eerst heeft den mensch hersteld in zijne waardigheid. Hij is *meer* dan een burger in den staat. De mensch is een wezen, samengesteld uit twee beginselen, een stoffelijk, maar ook een geestelijk element; en is het stoffelijk onderworpen aan den staat, het geestelijke in den mensch, d. i. zijn ziel en geweten, is niet onderworpen aan een aardsche macht, maar alléén aan Dengene, die zelf allerzuiverste en ongeschapen Geest is, aan God. „De waarheid zal U vrij maken" en dit was de eerste vrijheid die de leer der kerk den mensch gaf. En die leer was geen doode letter maar een *kracht*, want dat bezit van rechtmatige vrijheid werd door geen geweld te niet gedaan. In naam der vrijheid hebben de apostelen en na hen ontelbare martelaren geprotesteerd ten koste van hun leven zelfs. Wel vermocht men het lichaam te dooden, maar niet de stem van het geweten. Het „Wij kunnen niet" der apostelen is de machtigste tegenstand geweest waarmede de heidensche machten te kampen hadden. De heiden stierf voor zijn keizer, zich een offer wanend tot glorie van den staat; de Christen herhaalde opnieuw „Wij kunnen niet."

De strijd duurde eeuwen, doch de waarheid overwon, het Christendom had orde gebracht in de verwarde begrippen. De formidabele leugen der oudheid, de staat is God, verloor zijn sanctie, het misdadig beginsel „Salus populi suprema lex esto" — dat alle misdrijf tot loffelijke deugd maakte, wanneer de staat slechts bevoordeeld werd — was vervangen door het duidelijke Godswoord „Geef den Keizer wat den Keizer en God wat God toekomt." Geen oproer dus predikte het Christendom, maar rechtvaardigheid. De aardsche macht was teruggebracht binnen haar natuurlijke grens, welke bepaald wordt door het stoffelijk belang, maar onderworpen blijft aan den al-wereldbestuurder, God.

Dit princiep der christelijke leer was de grootste omwenteling op staatkundig gebied, welke ooit de aarde zag en is de oorsprong geweest der hedendaagsche beschaving.

Geen almachtigen meer buiten den één almachtigen God, hij moge keizer zijn of koning. Welk een zegen voor de menschheid! Eén Almachtige, tevens de Alwijze en Algoede, Welken te dienen, heerschen is. Van nu af zal het den mensch eene verlaging zijn, zich te stellen als willooze onder een ander. Hij moge dienaar zijn, maar altijd met een vrijheid, die geen mensch hem kan ontnemen, zonder roof te plegen aan het recht, eigen aan ieder persoon. Hij is burger, maar niet zóó, dat de staat zich zondeloos aan hem kan vergrijpen.

De mensch, ook de arme, blijft een vrij, verantwoordelijk wezen, geschapen voor God en van Hem ontvangend een heilig recht, dat een ieder moet ontzien: het recht van het individu, van het huisgezin, van den Christen. Zeker, hij zal den staat dienen, maar slechts in zóóver als deze zich bewust blijft, dat alle gezag komt van God en moet worden teruggebracht tot God. Zóó niet, dan kan hij het woord nazeggen der Apostelen: „Men moet God meer gehoorzamen dan de menschen."

De vrijheid dus, de ware vrijheid der kinderen Gods, de veroordeeling van de slavernij, de opheffing van de vrouw, de waarde van het kind, het zijn alle zoovele waarheden, die

Feulleton.

DE TOEKOMST VAN CURAÇAO ALS Nederlandsche wereldhaven IN WEST-INDIË.

(*Een lezing gehouden in eene bijeenkomst van de Groep Suriname van het Algemeen Nederlandsch Verbond op den 11n. Mei 1908, door J. C. Loman, Civiel-Ingenieur.*)

(*Slotbeschouwing*)

Volgens mijne vaste overtuiging, en ook doordat ik gereisd heb in de wateren, die Curaçao omspoelen, ben ik tot de slotsom gekomen, dat *van Curaçao iets groots is te maken* en wel voornamelijk door zijne ligging op de route van Europa en Afrika naar het Panamakanaal, dan door zijne binnenlandsche toestanden, die buitengewoon gunstig afsteken bij die der omliggende Spaansche uitvoerhavens, waar elk kapitalist huiverig is geld te wagen, verder door zijn prachtige natuurlijke haven en de zeldzame geschiktheid van het volk voor het zeemansbedrijf, en den betrekkelijk lagen loonstandaard en ten slotte door de opkomst van de Nederlandsche stoomvaart, die zeker wel met regeeringshulp naar Curaçao is te lokken en zoodoende als basis kan dienen voor zijne verdere ontwikkeling.

Als over een zestal jaren het Panama-kanaal geopend wordt, zal er eene levendige vaart ontstaan van de Westkust van Noord- en Zuid-Amerika naar Europa en de andere werelddeelen. Al de stoomvaartlijnen komen natuurlijk samen in het kanaal en daar zal dus van zelf, hetzij in Colon (dat gelegen is aan het begin van het kanaal) of anders in Panama (aan de andere zijde) een kolenhaven ontstaan. Doch lading van beteekenis zal geen enkel schip daar krijgen. De arbeidskrachten zijn tengevolge van de politiek der Amerikaansche regeering zoo onzinnig duur geworden, dat men daar aan landbouw op groote schaal niet behoeft te denken. Een Amerikaansche dollar heeft daar minder waarde dan hier een gulden; verder is het land even schaarsch bevolkt als Suriname met uitzondering van de tijdelijke bevolking, die nu werkt aan het kanaal. Men ziet hieruit, dat Panama en Colon nimmer zullen worden groote wereld-, doch hoogstens belangrijke kolenhavens. Verder is de natuurlijke gesteldheid van die beide havens niet van dien aard, dat ze als vanzelf door de natuur zijn aangewezen. Panama ligt vrij ver van de kanaalmonding, die niet geschikt is om er groote dokken en aanlegplaatsen te maken, terwijl de ligging van Colon bepaald slecht is. Bij opkomenden zwaren wind wordt de reede zóó woelig dat alle schepen, die aan de stijgers gemeerd liggen om te laden en te lossen, steeds onder vollen stoom zijn om bij opkomenden wind het veilige ruime sop te kunnen kiezen. Het zal dus beide plaatsen evenzoo vergaan als Suez en Port Said in Egypte, waarvan men ook de allergrootste verwachtingen koesterde, doch die niets meer geworden zijn dan kolenhavens, Suez zonder belang en in diepen staat van verval, Port Said met veel vertier van vreemdelingen doch zonder handel. In de laatste jaren begint Port Said wel iets aan beteekenis te winnen als invoerhaven voor het achterliggende Cairo, dat áls gezondheidsoord veel opgang maakt, doch hiervan is bij het tropische Panama geen sprake.

Een ernstiger mededinger voor Curaçao is Kingston op Jamaica. Jamaica heeft zelf veel uitvoer, is een rijk, dicht bevolkt eiland en bezit bovendien voortreffelijke havens en een goed bestuur, terwijl de ligging voor het wereldverkeer ook gunstig is, hoewel niet in die mate als Curaçao. Kingston en Curaçao zullen dus beide aanspraak maken op hun aandeel in het scheepvaartverkeer, doch dit mag nimmer reden zijn om niet Curaçao te helpen, het tegendeel is waar; juist daarom moet men zich nog meer inspannen.

Beziet men nu de wereldkaart, dan bemerkt men dadelijk, dat Curaçao ongeveer in een lijn ligt met Colon en Amsterdam, en dat alle schepen van Brazilië en Zuid-Afrika op weg naar het Panama-kanaal, Curaçao moeten voorbijvaren; voegt men daarbij de prachtige ligging tegenover de de havens van Columbië en Venezuela, waar altijd veel en kostbare lading wordt in- en uitgevoerd, doch welke havens niet allen voldoende diepte hebben voor groote schepen, bijv. Maracaibo, vlak tegenover Curaçao met zeer veel uitvoer, doch met een haveningang van slechts enkele voeten diep, dan ziet men in, dat deze Spaandsche havens als het ware zijn aangewezen voor kustvaart en dat Curaçao evenals Singapore voor Oost-Indië, *de* aangewezen stapelplaats is voor de kustvaart op deze Spaansche havens. Nu zal men ons tegenwerpen, dat door maatregelen van President Castro de vaart van de Venezolaansche havens op Curaçao is vernietigd, doch daar staat tegenover dat Castro niet het eeuwige leven heeft en zijn opvolger allicht wel tot onderhandelen bereid zal zijn en zich dan zal laten overtuigen van het belang van een bloeiend Curaçao, waardoor voor zijn land ook veel betere toestanden zullen ontstaan. Ook de binnenlandsche toestanden van Curaçao waarborgen aan vreemde handelshuizen bescherming van geld en goed en eerlijke rechtspraak, terwijl verder de scholen er zoo goed onderlegde jongelingen kweeken, dat men in alle omliggende landen hoofdzakelijk de ontwikkelde Curaçaoënaars vindt als handelsbedienden. Hierdoor krijgen dus firma's, die zich op Curaçao gaan vestigen, goede en goedkoope werkkrachten.

Een groot Duitsch koopman, Consul te Maracaibo, verzekerde mij,

Christus, verkondigd door de apostelen, aan de wereld geleeraard heeft.

Maar de heerlijkste vrucht is niet het herstel der orde van den mensch met betrekking tot de maatschappij als staatslichaam, maar de goddelijke leer der algemeene verbroedering der menschen onderling. De Christelijke liefde was in de heidensche wereld eene onmogelijkheid. Het was een „anathema" van alle heidensche toestanden, toen St. Paulus neerschreef: „Geen vrije, geen slaaf, maar allen één in Christus," maar ook die apostel trok het gebouw op, steunend op het „nieuwe gebod des Heeren", dat het aanschijn der aarde heeft „vernieuwd".

Alle menschen kinderen van éénzelfden Vader, die in den Hemel is, vrij gekocht door het bloed van één Jesus Christus, die mensch zijnde ons aller broeder werd en zijn leer heeft gegeven om alle menschen te vereenigen tot leden van één heilige Kerk in één geloof, in één doop. En van zijn leden dit teeken eischte: „daaraan zal ik erkennen, dat gij mijne leerlingen zijt, zoo gij elkander van harte bemint."

En ook dit was wederom geen doode letter.

De H. Geest heeft het woord van Christus leven gegeven in allen, die in Hem gelooven. En met verbazing sprak de heiden van de aanhangers der nieuwe leer: „ziet eens de Christenen, hoe zij elkander beminnen!"

Wie een weinig bekend is met de Romeinsche zeden begrijpt, dat het geen bloot menschelijke kracht is, die de Romeinsche matrone deed afdalen tot in de catacomben om daar als eenvoudige geloovige haar plaats in te nemen naast hare slavin. Zulk eene verandering komt van den Allerhoogste.

Inderdaad de Kerk Gods heeft het menschdom omgeschapen. Het woord Gods is als een tweesnijdend zwaard. God is onze vrede, die beide één heeft gemaakt en de middelmuur der afscheiding gebroken heeft. „Zoo zijt gij dan niet meer vreemdelingen en bijwoners, maar medeburgers der heiligen en huisgenooten Gods, gebouwd op het fundament der apostelen en profeten, waarvan Jesus Christus is de uiterste hoeksteen, op welke het geheele gebouw samengesteld, opwast tot een heiligen tempel in den Heer op welken ook gij zijt opgebouwd tot een woonstede Gods in den Geest."

De Geest Gods dus is het die van den eersten Pinksterdag af de kerk heeft geleid en ongeschonden bewaard als bruid zonder vlek noch rimpel, en de jeugdige spruit deed wortel schieten en aanwassen tot een reuzenboom, die haar takken uitspreidt over alle landen en vruchten afwerpt aan een ieder, die wil eten van dien boom des levens. Het is billijk dit alles op het feest des H. Geestes dankbaar te herinneren.

Want de Kerk Gods is een bron van levensgeluk.

Het sterker uitdrukken dan weleer Paus Leo XIII het deed is haast niet mogelijk:

„Het onsterfelijk werk van den barmhartigen God, de H. Kerk, ofschoon zij uit zich zelve en naar haren aard bestemd is om het heil der zielen te behartigen en haar gelukzaligheid in den hemel te verzekeren, bezorgt tevens op het gebied der vergankelijke dingen bovendien zulk een voortreffelijk en veelzijdig voordeel, als slechts mogelijk zou wezen, ook al ware zij op de eerste plaats en voornamelijk ingesteld, om aan het leven, dat zich tot deze aarde bepaalt, beveiliging en voorspoed te verzekeren (Imm. Dei).

De conclusie ligt voor de hand. Dan eerst zal er veel ellende uit de wereld zijn weggenomen, wanneer de leer van Christus door de genade des H. Geestes nog meer algemeen zal zijn aangenomen en opgevolgd.

Niet, dat er dan zal zijn een „heilstaat" waarvan de socialisten droomen; o neen, armoede en verschil van stand is eenmaal Gods wil. „Armen zult gij *altijd* bij U hebben" sprak de Verlosser eens. Maar die uiterste ellende, met al haar verderfelijke gevolgen ook op moreel gebied, naast die opeenhooping van rijkdommen bij betrekkelijk weinigen, is niet het gevolg der christelijke beginselen. Evenmin de gewapende vrede, evenmin de ziekelijke philantropie, evenmin die ultra-bezorgdheid voor het lichaam alsof de mensch slechts stof is, evenmin die overdreven uitingen van mis plaatst medelijden met het redelooze dier, terwijl men het redelijk schepsel vergeet.

En verderfelijker dan dat alles, de moderne al-vrijheidszucht; die los-van-wet-beweging zelfs in de heiligste verbintenis en meest humane verplichtingen; vrije liefde, vrije opvoeding, vrije moraal, vrije kunst en lectuur, etc. etc. Het zijn alle zooveel banen, waarlangs de maatschappij dreigt af te glijden van de hoogte waarop de christelijke levensbeschouwing haar gebracht heeft.

Maar het werk van Christus, bewaakt door den H. Geest kan onmogelijk te niet gedaan worden, doch hare zending *wel* bemoeilijken. Daarom komt het maar er op aan, dat een ieder wel overtuigd zij van het goede, dat de Kerk ook op stoffelijk gebied verricht heeft en nog kan verrichten tot het einde der dagen.

Ieder pogen tegen Haar is een schrede achteruit.

Doch dit inzien is een daad van verstand, maar niet minder van den wil. Vandaar dat velen er niets van begrijpen bij gebrek aan wil.

Voor dezulken baten geen redeneeringen; alléén de genade Gods, de heilzame inwerking des H. Geestes.

Voor hen bidden wij heden met de Kerk:

> Wasch het onreine,
> Besproei het verdorde,
> Genees het gewonde.

HONDERD JAAR STOOMVAART.

III.

„Wij leven niet meer in den ouden, *rustigen* tijd. Toen behoefde men nog niet te zien op een dag of een maand. Nu gaat alles hoe sneller, hoe beter." Hieraan is de stoom schuld. Zij heeft de waarde van den tijd veranderd of liever vermeerderd. Dat tijd geld is, had het spreekwoord al eeuwen lang aan den koopman geleerd, maar dat iedere dag, zelfs ieder uur een groote geldswaarde vertegenwoordigt, dat ontwikkelde zich toch eerst door de moderne vervoermiddelen. En gelijk bij nadere inzage hiervan op den boemeltein de sneltrein volgen moest, zoo ook op het gewone, het snelvarende schip. De snelheid der zeilschepen was soms ook reeds aanzienlijk, maar men bleef altijd afhankelijk van den onbetrouwbaren wind. Columbus teekende in zijn scheepsjournaal snelheden op van iets meer dan 11 knoopen, dat is 20.37 K.M. per uur. Maar in 't algemeen hadden de plomp gebouwde koopvaarders een gemiddelde snelheid van 3-5 tot 7-5 K.M. De boven besproken *Great Brittain*, welke de eerste transatlantische schroefboot was, haalde in 1845 17.13 K.M. Langzamerhand ging men verder. Als 't eerste snelvarende schip komt de *Elbe* in aanmerking, in 1881 gebouwd voor de Noord-Duitsche Lloyd. Zij liep 27.63 K.M. per uur en deed de reis Southampton-New York in 8 dagen en één uur tegen vijftien dagen voor denzelfden tocht in 1838. Met haar begint de wedloop op den Oceaan, waaraan wij tegenwoordig met een koortsachtige gejaagdheid de twee krachtigste Europeesche handelsnaties zien deel nemen. 't Is goed hier op te merken, dat het terrein van den strijd in hoofdzaak de Atlantische Oceaan is met als doelpunt de oostelijke Unie-havens, en dat eigenaardig genoeg de Amerikanen als werkelooze toeschouwers dien strijd aanzien. Heeft het eerste stoomschip op een Amerikaansche rivier gevaren, zij hebben het niet zóó ontwikkeld, als men zulks van dit doortastend volk zou verwacht hebben. Engeland heeft voor de overzeesche vaart hun spoedig het werk uit de handen genomen. Duitschlands werven spannen in de laatste jaren, en met succes, al hun krachten in, om die van het eilandenrijk te overvleugelen. De kracht der Unie ligt in de reusachtige binnenvaart en op den Grooten Oceaan, waar nu Japan ijverig komt meedingen. Het eenige, waarop de Yankee's zich kunnen beroemen is, dat het snelste schip, het stoomjacht *Arrow* aan een hunner landgenooten, Charles R. Flint toebehoort, die het, echt Amerikaansch, hoofdzakelijk liet bouwen, niet zoozeer om een geriefelijk, als wel om het snelste schip te bezitten. Dit is gelukt door combinatie van alle ten dienste staande middelen. De *Arrow* liep bij haar proefvaart 72.46 K.M. per uur! Door doel en afmetingen heeft zij echter voor 't verkeer geen belang.

Na het verschijnen der snelvarende *Elbe* beproefde menig nieuw schip zijn voorganger in mijlenaantal te overtreffen, welke pogingen weer noodzakelijk samenhingen met grootere afmetingen en machtiger machines. Dit lokte weer nieuwe vindingen uit. Zoo ontmoeten wij in deze periode voor 't eerst de dubbelschroefbooten, én om de snelheid te vermeerderen, maar tevens ook als voorzichtigheidsmaatregel. Want iedere schroef wordt bediend door haar eigen machine, die in een eigen waterdichte ruimte is opgesteld. Maakt de zware dienst, één machine onklaar of verhindert een lek de werking, dan kan nummer twee nog altijd dienst doen.

Hetzelfde geldt, wanneer een schroefas mocht breken of de schroefbladen, iets wat meer voorkomt, dan men vermoeden zou. Zij maken ook het manoeuvreeren gemakkelijker, omdat de een vooruit, de andere gelijktijdig achteruit kan werken. Zelfs al breekt het roer, dan nog kan de stuurman alleen met zijn twee schroeven het schip meester blijven, zooals nog niet lang geleden bewezen is, toen een schip met gebroken roer, alleen met de schroeven sturend, de haven van Hamburg binnenkwam. Naast deze groote uitgaven staan evenwel groote uitgaven. Want twee monden eten meer dan een, dat gaat ook voor machines op, die daarbij door hun afzonderlijke opstelling meer ruimte, meer personeel, gevolgelijk meer kapitaal vragen. Daarom behooren twee schroeven bij de vrachtschepen nog tot de luxe-artikelen, bij de groote passagiersbooten echter tot de noodzakelijke vereischten, omdat hier de veiligheid der talrijke reizigers een woordje meespreekt. Andere voorzichtigheidsmaatregelen, als dubbelen bodem, waterdichte deuren en schotten, inrichting van de reddingsbooten kunnen wij hier slechts vermelden.

Komen wij nu tot het verloop van den strijd om „den blauwen band van den Oceaan." Deze trekt in hooge mate de belangstelling van 't groote publiek en de dagbladen teekenen nauwkeurig op, wanneer het record weer geslagen is. De overwinning weifelde in 't begin tusschen Engeland, Duitschland en Frankrijk, dat zich spoedig terugtrok, totdat in 1891 de dubbelschroefboot *Fürst Bismarck* der Hamburg-Amerika-lijn op eenmaal alle mededingers ver achter zich liet. Zij stak in 6 dagen 14 uur 7 min. van Southampton naar New-York over met een vaartsnelheid van 36.11 K.M. Op die overwinning volgde in Duitschland eenige jaren van stilte, welke de Cunard-lijn gebruikte, om in 1893 met haar beide zusterschepen de *Campania* en *Lucania* het record weer op Engelschen naam te schrijven. Zij liepen 38.39 K.M. per uur en waren in lengte reeds uitgegroeid tot 183 M. bij een breedte van 19.8 M. De machines wezen 27.000 á 30.000 P.K. Hierop antwoordde in 1897 de Noord-Duitsche Lloyd of liever Duitschland, want in den strijd om de superioriteit op zee subsidieeren beide landen hunne lijnen met zware geldsommen, door de *Kaiser Wilhelm der Grosse*, en de Hamburg-Amerika-lijn in 1900 met de trotsche *Deutschland*, die gemiddeld 43.52 K.M. per uur aflegt en de reis naar New-York in 5 dagen, 7 uur, 38 min. volbracht. De machines wijzen 356.000 P. K. Zouden de Engelschen op die uitdaging antwoorden? Men vermoedde het aanvankelijk, toen op de beroemde werf van Harland en Wolff te Belfast de *Oceanic* op stapel gezet werd voor de White-Star-lijn, spoedig gevolgd door het evenwaardige drietal *Celtic*, *Cedric* en *Baltic*, de laatste met een waterverplaatsing van 40.000 ton. Maar de practische Engelsche maatschappij kwam tijdens het bouwen tot andere gedachten, zij vond de kosten van die „sport" te hoog en liet liever wat van de snelheid vallen, om dan haar winst te verzekeren door enorme vrachten tegen lage prijzen te vervoeren, iets waarin de Franschen haar al waren voorgegaan. Wel werkte de Britsche pers op het nationaliteitsgevoel harer landgenooten en wees op de waarde, welke die Duitsche snelstoomers hebben als verkenningsschip en kaper, in tijd van oorlog, terwijl dan Engeland geen enkel vaartuig zou hebben, dat hen kon inhalen en geen enkel handelsschip, dat hen ontkomen kon. Maar de White-star-lijn voelde zich niet geroepen, om die zware taak op zich te nemen, en zorgde eerst voor 't geldelijk voordeel. De Cunard-lijn, die hoofdzakelijk het personenvervoer beoogt, kon dat beter doen en werkelijk, deze nam de uitdaging aan en antwoordde met de *Lusitania* en *Mauritania*, zeemonsters met machines van 70.000 P.K. die den blauwen band van den Duitscher hebben teruggehaald. De afmetingen volgen hieronder. De machines verbruiken per dag bijna 900 ton steenkolen. De schepen hebben elk 4 schoorsteenen 51 M. hoog, en 9 boven elkaar gelegen dekken. Alles is ingericht op het personenvervoer, zoodat zij slechts 1500 ton koopwaren kunnen meenemen. Ieder schip kost 16 millioen gulden. Waar ligt nu het einde van dien strijd, de grens? Volgens de Duitschers in het „Viertageschif". In vier dagen over den oceaan naar de Nieuwe Wereld! Maar dat vordert ongeveer 56 K. M. per uur, (de *Mauritania* loopt 46 K.M.) 110.000 P. K. volgens de gewone machines en een aanzienlijke uitbreiding der kolenlaadruimten. Is het bereikbaar? Met de turbine wellicht, wat de toekomst leeren moet.

De volgende eenvoudige cijfers mogen den groei van het stoomschip duidelijk maken. Om te toonen, dat ons land flink meedoet, plaatsen wij er de maten bij van de *Rotterdam*, die in grootte als vierde schip volgt op de *Mauritania*, de eerste in de rij.

	Savannah 1818	Mauritania 1907	Rotterdam
Lengte	30.48 M.	239.5 M	203,7 M
Breedte	7.92 „	26.85 „	23.48 „
Diepte	—	18.45 „	17.38 „
Diepgang	4.27 „	11.1 „	10.6 „
Waterverp.	—	43000 ton	37190 ton
Bruto rg t.	300 ton	33200 „	24170 „

Het ligt buiten ons plan hier verder in te gaan op de inwendige uitrusting en vorstelijke pracht dier drijvende steden. In de voorrede eener publicatie over haar beide nieuwste schepen *Amerika* en *Kaiserin Augusta Victoria* beschrijft de Hamburg-Amerika-lijn zelf de beteekenis der moderne transatlantische booten. „Aan een drijvende prachtige stad gelijk noemt het stoomschip den tegenwoordigen reiziger in de haven op. De stad maakt zich los van het land, wandelt rustig en zeker over de wijde watermassa naar nieuwe wereldleelen, om zich opnieuw met 't land te vereenigen. Verdwenen is de dreigende verschrikkelijkheid der waterwoestijn, de onbuigzaamheid van 't woeste element. Dikwijls dringt zich bij den verwonderden passagier de vraag op, of hij inderdaad wel het vaste land met zijn geriefelijke woning, gezellig verkeer en verstrooiingen, ja, of hij zijn gewone dagelijksche levenswijze wel verliet. Ook de eens zoo menschenarme wereldzee is een koninkrijk geworden met honderd drijvende steden en honderdduizend menschen, die het vroolijk bevolken. Steden vindt men er onder, die in inwonersaantal met menige gemeente wedijveren, internatio-

---

dat de éénige personen uit West-Indië, die hij kan gebruiken in zijne handelszaken op kantoor en pakhuis, Curaçaoënaars zijn. Geen betere kantoorbedienden zijn er te krijgen. Ze spreken vloeiend vreemde talen en zijn van betrouwbaren aard, terwijl de Curaçaosche sjouwer zijnen meester niet vindt. Dat tegenwoordig Curaçao kwijnt, is bovendien geen bewijs, dat het na de opening van het Panama-kanaal geene beteekenis kan krijgen. We zagen immers aan Genua, dat in droevig verval was, hoe die stad na de opening van het Suez-kanaal tot bloei kwam, met Curaçao is dat dus ook mogelijk.

Wat de natuurlijke gesteldheid aangaat, geen betere haven is door de natuur gevormd, dan het Schottegat op Curaçao.

Het Schottegat is een groote die inham in de kust, waar zeker n honderdtal schepen zouden kunnen manoeuvreeren zonder gevaar voor stranding of aanvaring, terwijl de ingang smalgenoeg is, dat er eene schipbrug over kon gebouwd, die de beide oevers verbindt. Hierdoor is het water van het Schottegat altijd rustig. Het binnenkomen in de haven van uit zee is ook zonder gevaren en altijd mogelijk. In de natuurlijke gesteldheid van zijn haven staat Curaçao in geheel West-Indië verre op den voorgrond. Dat in vroegere dagen door de ligging van Curaçao tegenover de Spaansche Republieken eene belangrijke kustvaart bestond, spreekt van zelf. Hierdoor is de bevolking een zeemansbevolking geworden. De flinke matrozen, aangemonsterd in onze kleine zusterkolonie, bevaren alle zeeën, en wij allen, die wel eens een reis met een der stoombooten van den Koninklijken West-Indischen maildienst gemaakt hebben, herinneren zich zeker nog wel de oplettende Curaçaosche hofmeesters en bedienden, geboren zeelui en geboren bedienden tevens. Dat de loonstandaard nog betrekkelijk laag is, op Curaçao is ook voor de scheepvaart van belang.

Daardoor kan men op billijke voorwaarden nieuw volk aanmonsteren en goedkoop lossen, laden en kolen innemen, hetgeen bij eene overscheephaven, waar de extra onkosten zoo gering mogelijk moeten zijn, vooral van belang is. Vraag een ieder, die in deze ondervinding heeft, wat lossen en laden kost in Venezuela, en wat zal dat later kosten in Panama of Colon, waar ik voor eenige maanden voor het dragen van een dekstoel van boord naar het hotel (een afstand van slechts drie honderd meters) een dollar moest betalen.

Doch de belangrijkste factor voor een welslagen van het plan om van Curaçao eene Nederlandsche wereldhaven te maken is wel, dat de Nederlandsche vlag in den West-Indischen Archipel door het geregeld aandoen van vele havens gedurende reeds tal van jaren, zich eene plaats heeft veroverd en dat die plaats veroverd is, dank zij eene gezonde scheepvaartpolitiek zonder subsidie's, zoodat de maatschappij, die deze vaart onderhoudt op gezonde grondslagen rust (in tegenstelling bijvoorbeeld met de Compagnie Générale Transatlantique, die staat en valt met den bijslag van het Fransche Gouvernement.) Bovendien staat de Hollandsche maatschappij, de Koninklijke West-Indische maildienst, in zeer nauw verband met de overige Nederlandsche stoomvaartlijnen, zoodat deze allen elkaar bijstaan, en helpen waar dit mogelijk is vooral met doorvrachten. Het zal dus zeker niet onmogelijk zijn, de Nederlandsche scheepvaart in de West-Indische wateren krachtig uit te breiden en indien dit gebeurt, kan men zeker zijn van eene soliede wijze van aanvatten, want als *iets* flink wordt aangepakt, dan is het 't groot bedrijf van reederijen in Nederland.

Hiermede meen ik afdoend te hebben aangetoond, dat van Curaçao wat groots te maken is.

Evengoed als Carthago, de volksplanting van het miniatuur staatje Phoenicië, tot ongekenden bloei is gestegen, zal het mogelijk moeten zijn om van CURAÇAO, de kleine kolonie van het kleine Nederland, eene WERELDHAVEN te maken.

Evengoed als Genua herleefde na de opening van het Suez-kanaal, zal ook CURAÇAO kunnen HERLEVEN bij de opening van het Panamakanaal.

Evengoed als Singapore het middelpunt der kustvaart van den omliggenden archipel en de grootste overscheephaven van Oost-Azië is geworden, zal het mogelijk zijn CURAÇAO te maken tot STAPELPLAATS van Columbia, Venezuela en Haiti en een OVERSCHEEPHAVEN voor alle groote transatlantische lijnen.

Doch zonder inspanning van de Nederlandsche regeering is zulks niet mogelijk. Er zal eene samenwerking moeten zijn tusschen den handel, de scheepvaart en de regeering. De regeering zal groote offers moeten brengen; men spiegele zich aan het voorbeeld van Sabang. Havenwerken zullen ten kosten van groote sommen gelds moeten uitgevoerd worden, steigers, kolentippen, een droogdok, eene quarantaine-inrichting, zoutwaterdistilleerderijen of diepboringen naar artesisch water, stoomkranen, kortom alle inrichtingen, die in eene haven noodig zijn, zullen moeten worden aangelegd. Reclame over de heele wereld zal ieder, die wát met scheepvaart te maken heeft, moeten opmerkzaam maken op de gunstige ligging en voortreffelijke haveninrichtingen. Verder zal de regeering zeker verplicht zijn de eerste jaren zware subsidies te geven om kustvaart-lijnen in het leven te roepen met Curaçao als basis om aldus passagiers en goederen te lokken hun weg via Curaçao te nemen; allereerst zal een stoomvaartlijn Colon-Cartagena-Sabanilla-Curaçao en eene verbinding Maracaibo Curaçao moeten worden geschapen, doch eene lijn naar Cuba, Jamaica en Haïti zal ook onontbeerlijk zijn. De allermeeste zorg moet besteed worden aan het in het leven roepen van Nederlandsche lijnen van uit Curaçao naar Chili en naar San Francisco en Vancouver in Canada. Waar tegenwoordig reeds stoomvaartlijnen bestaan, die Curaçao verbinden met New-York, Nederland, Genua, en Barcelona zal dan, als al deze schoone toekomstplannen verwezenlijkt worden, Curaçao zeker eene wereldhaven worden waar wij, Nederlanders, trotsch op kunnen zijn,

Wat zal het een fier gezicht zijn bij de opening van het Panamakanaal vlak achter de Amerikaansche oorlogsvloot, die ongetwijfeld het kanaal het eerst zal doorvaren, de nieuwe Nederlandsche handelsschepen van de dan pas opgerichte nieuwe stoomvaartlijnen te zien aanstoomen, de Vaderlandsche vlag in top, bemand met onze Nederlandsche zeelui, bevracht met goederen en reizigers afkomstig uit geheel de wereld.

Laat ons Nederlanders tot dit hooge doel samenwerken, laat ons allen zijn dragers van dit denkbeeld, laat ons elkaar beloven allen naar onze krachten en invloed mede te werken tot bereiking van dit schoone doel.

Ik wek U allen op, alles hiertoe in te spannen en het ook in Uw eigen belang daarheen te leiden, dat de politiek van Nederland de eerste jaren slechts daarop gericht zij, om bij de opening van den nieuwen wereldverkeersweg gereed te zijn om zich meester te maken van het leeuwendeel van de voordeelen, die deze nieuwe verkeersweg aan de scheepvaart en den handel in 't algemeen zal opleveren. Tracht niet dit doel te verkleinen, wat wij Nederlanders zoo dikwijls doen, doch beschouwt het als eene levenskwestie voor ons geheele volk.

Laat Suriname toonen, dat het Nederlandsch grondgebied is, laat van hieruit de strooming beginnen tot bereiking van de schoonste toekomst die voor Nederland en zijne West-Indische koloniën is weggelegd.

nale steden en badplaatsen met arme en rijke burgers, met kurgasten en eenige honderden beambten. In hen vergeet men van 't eerste oogenblik af zee en gevaar zoo geheel, als leefde men in een stad, sterk gebouwd op een rots aan 't zeestrand, en niet op een schip van alle zijden omspoeld door de golven".

Dat behalve voor passagiers het snelverkeer voor 't brievenvervoer naar Amerika van belang is, spreekt vanzelf. En dat zoo'n „mail" wat beteekent, moge een enkel voorbeeld bewijzen. Toen de *Kaiser Wilhelm II* in Juni 1904 Bremerhaven verliet, scheepte zij 500 postzakken in. Den volgenden morgen te Southampton gekomen, stond daar een trein van 12 wagons op haar te wachten, die de post bracht van Groot-Brittannië en Europa, deze laatste over Ostende en Vlissingen. In den voormiddag brachten twee overvolle wagons nog een nazending. Hiermede beliep het aantal postzakken te Southampton ingenomen 1920. In den namiddag arriveerde de mailboot te Cherbourg, waar 420 postzakken lagen te wachten. Bij het verlaten dezer Fransche haven had de *Kaiser Wilhelm II* dus 2340 zakken aan boord, wegende ongeveer 85000 K.G. Deze enorme post kwam niet alleen uit Europa, maar uit Egypte, Klein-Azië, en zelfs uit Argentinië.

Dit is in groote trekken de ontwikkeling der stoomvaart. Nederland is ook op dit gebied niet achtergebleven, al mag onze vlag niet meer heeten „de beheerscheresse van den Oceaan" en onze reederij zich niet meer verhoovaardigen „de vrachtvaarster van geheel Europa te zijn", zooals Potgieter haar noemde uit de dagen der Republiek. Er is veel geklaagd, dat wij de stoomvaart niet aanstonds flink hebben aangedurfd, toen het zeilschip niet meer winstgevend bleek, maar dat de bedachtzame Hollanders hun gelden liever belegden in fondsen, dan ze in onbekende nieuwigheden te steken. Hierdoor zijn wij een groot eind weegs achteruit geraakt en 't is altijd moeielijk, dat weer in te halen. Maar op 't oogenblik doen wij naar krachten mee, zooveel als een landje van 5 millioen concurreeren kan tegen rijken, die 40 of 60 millioen inwoners tellen. Want, en dit is het groote verschilpunt met den toestand van vóór drie eeuwen, *allerwege* heeft het scheepvaartverkeer zich reusachtig ontwikkeld, èn in aantal schepen, èn in grootte voornamelijk. Om zich daarvan te overtuigen, behoeft men slechts in de nieuwsbladen de lijsten na te gaan met binnengekomen en uitgevaren schepen en het moet U treffen, welk een menigte dagelijks in alle richtingen de groote verkeerswegen voor den wereldhandel doorkruisen. Wat is hiervan het gevolg? Dat, nu nog afgezien van het personenvervoer, door het stoomschip als vrachtvaarder een algemeene wereld-uitwisseling en verplaatsing der meest verschillende voortbrengselen mogelijk werd, en wat vroeger met grof geld moest betaald worden, thans soms tot lager prijs dan de eigen producten van 't land verkrijgbaar is. Een gevolg, dat diep ingrijpt zelfs in het dagelijksch leven. „Wij eten tegenwoordig", zegt WIRTH in zijn werkje *Der Weltverkehr*, „kaviaar uit Astrakan, cornedbeef van Chicago, schapenvleesch en schildpaddensoep van Australië, met Argentijnsch vleeschextract, rijst van Siam, ananas uit Natal, dadels uit Syrië en Tunis, en drinken daarbij koffie uit Brazilië, Arabië en Java, thee uit Ceylon en China, punch uit Zweden, rum uit Jamaika, Arak uit Batavia en wijn kunnen wij zelfs uit Californië halen." En waarschijnlijk stond het graan voor ons brood eens als golvende aren op de wijde vlakten van de korenstaten der Unie of in de Pampa's van Argentinië.

Om rechtvaardig te zijn, mogen wij echter niet verzwijgen, dat dit vervoer niet geheel op rekening der stoom komt. Zij heeft het zeilschip teruggedrongen, niet vernietigd. Dat is ook het doel niet. Zeilers moeten er blijven als hulp en aanvulling der stoomers, vooral waar deze voor sommige artikelen niet met hetzelfde voordeel kunnen worden aangewend. Dit geldt o. a. voor de salpeter uit Chili, de rijst van Achter-Indië, het hout uit Noordwestelijk Amerika, Engelsche kolen bestemd voor verre havens enz. Hieruit is ook de gedeeltelijke herleving te verklaren die zich toont in den aanbouw van groote zeilschepen, zooals de bekende vijfmaster *Potosi* en andere. Op dit oogenblik nog komen op rond 70 stoomschepen 30 zeilers, terwijl de inhoud der gansche stoomvloot viermaal die der zeilvloot overtreft, de oorlogsschepen altijd buiten rekening gelaten.

En nog altijd nemen wij een toenemende uitbreiding aller handelsvloten waar. De volgende cijfers toonen de Nederlandsche ontwikkeling, waarbij valt op te merken, dat wat zich in dezelfde mate in alle overige rijken voordoet, dat het aantal vermindert, maar de inhoud sterk toeneemt.

Jaar	Stoom- en zeilschepen met 100 Reg. ton inhoud en meer.	Reg. ton
1885	694	358985
1895	624	400595
1907	522	719215

En om de plaats van Nederland te kennen, volgt hier de staat der vloten volgens Lloyds Register voor 1906—1907.

Landen	Stoom- en zeilschepen	Reg. ton
Groot-Brittannië met Koloniën	11411	17611096
Vereenigde Staten van N. Amerika.	3590	4241589
Duitschland	2027	3810353
Noorwegen	2190	1837879
Frankrijk	1508	1741195
Italië	1181	1204428
Japan	782	1000093
Rusland	1335	913133
Zweden	1558	856698
Spanje	559	722513
Nederland	522	719215

Dit is nog slechts een gedeelte der stoomvaart. Wij bespraken niet, hoe dezelfde stoom de rivieren bezaaid heeft met duizenden grootere en kleinere vaartuigen, van de fraaie, rustige salonbooten en zware vrachtschepen, tot de kleine, beweeglijke, zenuwachtig jagende sleepbootjes „op platte snorrende watertorren gelijkend, nu eens rechts, dan links schietend, soms gekalmeerd in hun ren door de stevige trossen, waarmede zij nu, vastgemeerd, een grootere, hulpeloozer, onhandiger broeder moeten voortsleepen." Evenmin hebben wij nader ontwikkeld, hoe uit den toenemenden bloei der stoomvaart onze groote havensteden zijn opgegroeid, met haar bewonderenswaardige waterwegen, die met hun pieren ver in zee uitsteken, als om met open armen de schepen uit alle deelen der aarde in het land te ontvangen. Uit het behandelde echter zal reeds eenigszins blijken, wat wij in de afgeloopen honderd jaar aan de stoom op het gebied van scheepvaart danken, zonder ons nog in voorbarige gissingen te verdiepen over hetgeen bij voortgezette ontwikkeling de naaste toekomst brengen kan.

Studiën.

Nieuwsberichten.

Curaçao.

Scheepvaart.

Van 16 — 31 Mei liepen onze haven binnen:

Stoombooten	20
Goeletten	16
Bijlanders	27
Totaal	63 schepen,

die met de 50 gedurende de eerste twee weken binnengeloopen, een geheel vormen van 113 schepen voor de maand Mei.

Jan Helenus Ferguson.

De reeds hoogbejaarde Dr. G. A. L. FERGUSON werd dezer dagen droevig getroffen door den dood van zijn broeder J. H. FERGUSON, te Padang op 81 jarigen leeftijd overleden.

Wij ontleenen aan *De Vrijmoedige* het volgende levensbericht:

„De heer FERGUSON begon zijne loopbaan, — als wij ons niet vergissen, — als officier van administratie bij de Ned. zeemacht. In den civielen dienst overgegaan, was hij achtereenvolgens gezaghebber van een paar der onderhoorige eilanden der kolonie. Als gouverneur van de Goudkust (St.-George-d'Elmina) deed hij in 1872, ingevolge verdrag tusschen Engeland en Nederland, de overdracht dier kolonie aan eerstgenoemd land. Geruimen tijd was hij minister der Nederlanden in China, uit welk eervol ambt hij, wegens zijn hoogen leeftijd, eenige jaren geleden ontslag nam.

Van zijne hand verschenen verscheidene werken en geschriften. Wie kent o. a. niet zijn belangrijk *Manual of International Law*, dat hem eene voorname plaats onder de schrijvers op het gebied van het Internationaal Recht en de benoeming tot lid van het „Institut de Droit International" bezorgd heeft? Bij den aanvang van zijne loopbaan werd een uitgeloofde prijs toegekend aan een door hem geschreven brochure over de behandeling of verzorging van gewonden aan boord van oorlogsschepen in tijd van oorlog.

Zijn borst was versierd met nationaal en buitenlandsch eeremetaal.

Curaçao verliest in den overledene een zijner grootste zonen."

Wij betuigen Dr. G. A. L. FERGUSON onze oprechte deelneming in dit onherstelbaar verlies.

Ons Verslag.

In *De Vrijmoedige* van 4 Juni ll. lazen wij het volgende:

„Naar wij van personen, die de vergadering van den Kolonialen Raad van 27 Mei j.l. bijwoonden, vernamen, is de groote rede van den heer DE JONCKHEERE in de „Amigoe di Curaçao" verre van juist weergegeven.

Onze collega zegt trouwens zelf, dat hem veel van de rede ontging."

Door dat ons veel ontging wegens het onduidelijk spreken van den Heer DE JONCKHEERE, en wij de zaakrijke rede volledig wilden weer geven en niet meer of min den zin zijner woorden, beloofden wij de vorige week die rede in haar geheel, zooals zij in de notulen zal verschijnen, te zullen mededeelen.

In de verste verte dachten wij er toen niet aan, dat men uit deze rond borstige, eerlijke verklaring een argument zou smeden om ons met eigen wapenen op het lijf te vallen en te dwingen tot de bekentenis, dat ons verslag „verre van juist" is.

Onvolledig, dit hebben wij zelf ruiterlijk verklaard, volledige aanvulling belovend.

„Verre van juist", dat ontkennen wij ten sterkste.

Wat wij niet goed verstaan konden, teekenden wij ook niet op. Wat wij neerschreven is ook gesproken.

Best mogelijk, dat in het verkort verslag van den Verslaggever van den Raad, wanneer het in druk verschijnt, sommige woorden niet gevonden zullen worden, die wel voorkomen in ons stenogram. Dat gebeurt wel meer, dat het verslag eener courant niet overeenkomt met het officieel uitgegeven verslag. Maar is daarmede ook bewezen, dat de woorden welke niet in het officieel verslag gevonden worden ook niet gesproken zijn?

Tegenover het beweren van personen, die de vergadering bijwoonden en ons verslag verre van juist vinden, staat het oordeel van anderen, die het wel juist vonden. Beiden echter steunen slechts op hun herinnering. Wij voegen daar nog bij onze aanteekeningen, geschreven, terwijl de rede werd uitgesproken.

Het is ook niet de eerste maal dat wij een uitgebreid verslag opmaakten. En slechts hoogst zelden, in 7 jaren tijds 2 of 3 maal, heeft men ons op een of andere kleine vergissing kunnen wijzen, die steeds onmiddellijk werd goedgemaakt.

Wel vreemd, dat in dit geval geen bepaald woord werd aangegeven, maar slechts in 't algemeen gezegd: „verre van juist weergegeven."

Zulk een algemeene beschuldiging zonder eenig bewijs moeten wij geheel en al afwijzen.

Een woord van dank.

Een woord van dank, van oprecht gevoelden dank mogen wij wel richten tot den Heer LOMAN.

Of Curaçao voordeel zal behalen bij de opening van het Panama-kanaal is voor ons wel een veelbesproken vraagstuk, maar nog bij lange na niet uitgemaakt. Dankbaar zijn wij den Heer LOMAN, dat ZWEG. dit oude vraagstuk, wat een weinig op den achtergrond geraakt was, nu het nieuwtje van de doorgraving der landengte van Panama er weer af is, weder naar voren heeft geschoven. Het is gewichtig genoeg om het nog eens flink in de oogen te zien en wint hoe langer hoe meer aan belangrijkheid, nu de werken aan het Panama-kanaal zoo goed vorderen.

Wat de Heer LOMAN ons mededeelde over de haven van Colon en Panama, geeft weder een nieuwen kijk in de toekomst. Jammer, dat *St. Thomas* niet als mededinger werd toegelaten. Daar zijn wij hier juist het bangste voor. 't Ligt nog beter in de vaart dan Curaçao.

Maar middenhaven voor eventueele nieuwe Nederlandsche lijnen kan Curaçao toch zeker worden.

Intusschen, wij blijven den Heer LOMAN dankbaar, dat de sneeuwbal aan het rollen is gebracht. Moge zijn edel pogen met goeden uitslag worden bekroond, moge de Regeering in Nederland haar volle aandacht schenken aan zijne alleszins belangrijke lezing.

Het volijverige Bestuur der Groep Suriname van het A. N. V. deelt in een Naschrift achter de lezing mede, dat de Heer H. DOYER, Ingenieur etc. ruim een jaar geleden bij het Bestuur van Suriname eene Nota heeft ingediend, waarin deze heer in ongeveer gelijken zin als de Heer LOMAN hetzelfde denkbeeld besprak. Wij hopen, dat het aan het Groepsbestuur moge gelukken deze Nota in druk te doen verschijnen en houden ons voor toezending daarvan beleefd aanbevolen, oprechten dank brengend aan genoemd Groepsbestuur voor het toezenden der lezing van den Heer LOMAN.

Muziek.

De Militaire Kapel heeft den moed niet laten zakken na de ondervonden teleurstelling, overtuigd dat deze te wijten was aan de omstandigheden en niet aan gebrek aan belangstelling bij het Publiek.

Woensdagavond werd weder volgens een rijk program een zeer mooi concert gegeven aan den Waterkant Overzijde. Met vreugde begroetten wij de eerste uitvoering van een nieuw stuk: *Illusion* (Ouverture) van ZIEGLER.

Dankbetuiging.

In dank ontvangen van de Heeren C. WINKEL EN ZONEN agenten der *Baldwin Company* verschillende reclamekaarten en nog twee muziekstukken dezer Firma, tot aanprijzing harer piano's, harmoniums etc.

Koloniale Raad.

Wegens lichte ongesteldheid waren wij verhinderd de zitting van den Raad op Woensdag ll. bij te wonen. Aangenomen werden, na kortere of langere behandelingen: Het Geslachtsaccijns, Uitvoerrecht van zout op St. Martin, Gebruiksbelasting en Vergunningsrecht. Woensdag a.s. weder vergadering.

Leger.

De Kapitein der Infanterie L. E. HINRICHS, Commandant der troepen en van het garnizoen alhier, is, met ingang van den 4n Juni l. l., eervol ontheven van het commando over de troepen en van het garnizoen op Curaçao en is de Kapitein der Infanterie W. F. N. VAN HOMBRACHT met het commandement voormeld belast.

Stadsreiniging.

Van 29 Mei. 12 uur m. tot 5 Juni 12 uur werden in het fiscalaat aangebracht:

219 ratten.
944 muizen.

Door de werklieden van de reinigingscommissie werden uit verschillen koralen en erven aan de Overzijde 216 karren vuilnis verwijderd; op Pietermaai en Monteberde 90 karren; zoomede eene groote hoeveelheid oude blikken van openliggende gronden in het stadsdistrict werden door middel van kruiwagens in zee geworpen; de zeekant van de zuidkust van het stadsdistrict werd schoon gehouden.

Door de meerdere aangehuurde werklieden voor Quarantaine-maatregelen werden uit sloppen, stegen, binnenplaatsen, in de Willemstad en van het plein benoorden en beoosten de Wilhelmina-school 107 karren vuilnis en afbraak van steenen en afgewaaide stof verwijderd: elken dag werd het geheele zeestrand langs de zuidkust in het stadsdistrict in orde gehouden, de slachtplaats elken morgen gereinigd en uitgeschrobd, terwijl de marktplaats, alwaar versch vleesch te koop wordt aangeboden, schoon werd gehouden.

Riolen en goten werden nagezien en bevinden zich, alsmede de straten, wat *reinheid* betreft, naar wensch. De mestvaalten, zijn uitgebrand geworden.

Katoencultuur.

In dank ontvangen van de Vereeniging ter bevordering der Katoencultuur in de Nederl. Koloniën, No. 19 harer circulaires. Daaraan ontleenen wij het volgende:

De gevoerde correspondentiën en en daaruit voortvloeiende arbeid, in verband met de voorgenomen katoenaanplanting op het eiland St. Eustatius, die nog altijd vorderden, hebben gelukkig tot resultaat gehad, dat de katoenaanplant aldaar nu reeds in vollen gang is en een streven openbaar is geworden, hetwelk de beste verwachtingen mag doen koesteren voor het welslagen der cultuur.

't Zou stellig verwondering moeten wekken en tevens zeer te betreuren zijn indien het niet tot eene werkelijke cultuur kon komen van de zoo uitnemende katoensoort, die slechts alleen West-Indie kan voortbrengen. Nog onlangs bekwamen wij een monster, direct van een der planters aldaar, welke katoen er in een woord prachtig uitzag, met buitengewoon lange, zijdeachtige vezel.

Aangezien onze Vereeniging met hare circulaire No. 18 en bijlage (Begrooting van den katoenproefaanplant op St. Eustatius) niet het gewenschte doel bereikte n.l. de oprichting eener katoenverbouwonderneming in den geest als door den Heer van Grol, den Gezaghebber van het eiland, bedoeld, hebben wij het belang van St. Eustatius en zijne bevolking langs anderen weg pogen te behartigen en zal onze Vereeniging nu den planters steun bieden door het ter beschikking stellen van de aanvankelijk benoodigde machinerie. Dientengevolge worden binnenkort naar St. Eustatius verzonden:

2 improved self acting Single action Macarthy Cotton Gins van £ 19,0,6 elk en

1 groote petroleummotor van 6 Effectieve P.k. bij 350 omwentelingen per minuut, in staat om eventl. 3 flinke gins te drijven, van f 1000.—

Voorts is het onze Vereeniging mogen gelukken het „Imperial Departement of Agriculture for the West-Indies" te bewegen om het voor de aanplanting op St. Eustatius noodig zijnde katoenzaad tot denzelfden lagen prijs af te geven als tot dusverre uitsluitend voor de aanplantingen op de Engelsche eilanden geschiedde.

Dit laatste mag inderdaad een groot succes heeten en zal, naar wij hopen, niet weinig tot de uitbreiding der teelt bijdragen, daar de zeer hooge prijs, die n men tot nog toe op de niet-Engelsche eilanden voor het katoenzaad had te besteden, zonder twijfel mede oorzaak was, dat de cultuur niet aan beteekenis won.

Aan Z.Exc. den Gouverneur van Curaçao heeft onze Vereeniging het verzoek gericht het daarheen te willen leiden, dat de aanplantingen op St. Eustatius ook van Gouvernementswege worden gesteund, reden daartoe de medewerking in van den Inspecteur van den Landbouw in West-Indië en wezen tevens ZExc. den Minister van Koloniën op het groote belang van dien steun.

Wij leven in het vertrouwen, dat ons verzoek wel in overweging zal worden genomen, aangezien wij, op grond van de rapporten van den Gezaghebber, wel overtuigd meenen te mogen zijn, dat de katoenteelt op St. Eustatius geen onzekere toekomst tegemoet gaat.

Het is nu wel erg jammer, dat St. Eustatius niet een grooter eiland is, doch waar dit eiland vroeger een zeer welgesteld stukje land was, het in den loop der jaren echter sterk is achteruitgegaan en thans grootendeels in armoede vervallen is, zou het toch eene groote voldoening zijn als de thans ter hand genomen katoencultuur het eiland weer tot zijnen vroegeren rijkdom zou kunnen terugbrengen.

Van het Gouvernement van Curaçao ontvingen wij dezer dagen twee staaltjes katoen, afkomstig van het eiland Curaçao.

Deze katoen wordt niet gecultiveerd, maar groeit in het wild. Zij is van zeer mooie qualiteit en met een buitengewone vezellengte. De vezel is zeer zacht en zijdeachtig en bereikt eene lengte van 34—36mM.

Is het wonder dat, waar dergelijke prachtige katoen in het wild groeit, wij nog steeds de beste verwachtingen voor de katoencultuur onzer West-Indische eilanden mogen blijven koesteren!

Het eenige bezwaar voor het eiland Curaçao is, dat de regenval aldaar zeer gering is, doch waar wij de bewijzen hebben dat de grond buitengewoon geschikt is voor de katoencultuur, zou het zeer zeker van groot belang zijn door het aanleggen van goede irrigatiewerken aan dit bezwaar tegemoet te komen.

Het zal U niet onbekend zijn gebleven, dat in het begin van Maart het eiland St. Martin door een orkaan zeer geteisterd werd.

Wij vreesden terstond voor de aldaar zich meer en meer uitbreidende katoencultuur, maar ontvingen daaromtreut gelukkig een enkel ongunstig rapport. Zelfs bleef de tijdens het noodweer ter reede liggende bark met eene lading van over de honderd balen katoen door den orkaan gespaard."

Buitenland.

OOSTENRIJK.

Naar aanleiding van het Keizerlijk jubileum verscheen in *De Maasbode* onderstaand hoofdartikel van de hand van C. L. E.

Verrukkelijk schoon is vaak de avond.

Schooner, dan de ochtend, waarop nog een droeve, vaalgrijze dag volgen kan; schooner ook, dan de middag, die al te dikwijls de voorbode is van storm en onweer. Maar als de zon zachtkens neêrzinkt in de violette lichtzee van het Westen, prachtig door gouden wolkvlokken omspeeld, — als de diepblauwe hemel hier en daar met een room-blanke windveer gesierd is, — dan rusten we bewonderend, de oogen vreugdevol richtend naar den verren gezichteinder, dan vergeten we gaarne de onaangenaamheden der vervlogen stonden......

Niet anders gaat het met ons menschelijk leven. Wanneer de jeugd zichzelf rozen in de haren vlecht, wordt zij vermaand; geen handgeklap weerklinkt, als de werkende, zwoegende man bezig is een eereprijs te veroveren in den levensstrijd; doch voor de waardige grijsheid wordt een jubellied gezongen, worden kransen gevlochten en palmen gestrooid.

Terecht heeft eens een dichter gezegd, da het einde des levens des levens kern openbaart, des levens krone brengt.

***

In breeden stoet zijn dezer dagen de vorsten opgegaan naar de oude keizerstad Weenen, om den grijzen, goedigen monarch Frans Jozef thans hunne hulde te brengen.

Een zestigjarig regeerings-jubileum wordt door het gansche volk van Oostenrijk-Hongarije met blijden zin gevierd. Van alle kanten, uit alle streken klateren de feestklanken naar Schönbrunn, waar thans de keizer troont met al de beminnelijkheid zijner jaren, met al de goedigheid van den ouderdom, met al de warme liefde van een bezorgd vaderhart, met al de waardigheid en wijsheid van een keizer. De wilde strijd der partijen, de felle, hartstochtelijke kamp om stelsels en gedachten, wordt gestaakt, als de landskinderen, in schoone eendracht nu, naderen om hun lied van liefde en tranen te zingen.

Niemand doorbladert het levensgeschiedenisboek van den keizer. Alleen de eerste bladzijde, de regelen, waarin verhaald staat, hoe deemoedig de achttienjarige Frans Jozef de keizerskroon ontvangt, waarin verhaald staat, hoe zijn voorganger-kroondrager hem een levensprogram als een patriarchen-zegen meegeeft: „Moed, mijn keizer, en vertrouwen op God!" — die regelen worden nog eens met welgevallen gelezen, worden in de binnenkamer opnieuw besproken en verder verteld. Maar van den strijd, die Frans Jozef iederen dag opnieuw te strijden had, van de ellenden en ongelukken, die hij beleven moest, zwijgt men liever, omdat men in de warme vreugd-koestering niet graag den killen adem der smart voelt waaien rondom het hoofd. De eerste regelen uit het levensboek en — de laatste ook worden overdacht en besproken.

Wat zullen wij dan gaan spreken van vroegere, droevige dagen, nu alles ons uitnoodigt slechts naar het heden en het jongste verleden te zien? Waartoe zullen wij ons dan begeven op de verraderlijke wateren der wereld-politiek, nu we zonder vrees, zonder omkijken, kunnen zien naar den jubilaris alleen?

Frans Jozef's beste onderdanen vertellen ons allerlei intiemedingen,— laten we hier eenige levensbijzonderheden van de laatste jaren in herinnering brengen.

Als den keizer gevraagd wordt, waaraan hij zijne uitstekende gezondheid meent te moeten danken, dan is zijn antwoord steeds: aan mijn gewoonte, om 's avonds vroeg naar bed te gaan en 's morgens zeer vroeg op te staan.— Zeer vroeg, dat is in den zomer vijf uur, in den winter zes uur! - En 'savonds? Ja, het gebeurt wel eens, dat alles rustig is in het keizerlijk paleis, wanneer de zon nog even de boomkruinen in 't Schönbrunn-park bestraalt... Zoo konden wij dezer dagen in Weensche kranten lezen, dat de keizer daags na de feestelijkheden al om vijf uur aan staatszaken arbeidde. Een acht en zeventigjarige!

Schönbrunn is een der liefste verblijfplaatsen van Frans Jozef. Niet alleen om de prachtige inrichting van den keizerlijken burcht, om de met in der seizoen wisselende pracht van het reuzenpark, — maar vooral, omdat hij zoo gaarne geniet, van het kleurige schouwspel, dat flaneerend en promeneerend Weenen den vorstelijken beschouwer biedt. En ook — waarom het verzwijgen? — omdat hij bij iederen rit door het park in aanraking komt met zijn geliefde onderdanen. Want degenen, die een verzoekschrift aan den keizer te richten, weten, dat de voortuin van Schönbrunn de geschikste plaats is om het zelf te bezorgen. En als zij hun papieren opwerpen naar het rijtuig, vangt de keizer zelf de verzoekschriften op, goedig-lachend en den verzoekers moed-inspreekend.

Meer dan eens is het gebeurd, dat de keizer, bij vorstelijk bezoek, het park beschouwend, tot zijn kamerheeren zei: „Laat de poorten maar openmaken, zonder menschen is het park niet eens mooi!"

Van verzoekschriften gesproken, daar kan in Oostenrijk-Hongarije geen ongeluk gebeuren, geen ziekenhuis, geen gedenkteeken, geen kerk worden voltooid, zonder dat Frans Jozef eenige gelden daarvoor afstaat. De som, door hem jaarlijks voor weldadige doeleinden gebruikt, loopt over millioenen kronen. Talloos zijn dan ook de gebouwen en kerken, die 's keizers naam dragen, talloos de scholen en weeshuizen en ziekenhuizen, op wier gevels met (terecht!) gulden letteren prijkt: Franz Jozef I.

Doch niet altoos kan hij een welverdiende rust genieten en genoeg lijk zien naar de gedragingen van zijne onderdanen......

Soms overweldigen hem opeens de onaangename dingen, die hij beleeft, maken de kleingeestige worstelingen der volksmenners hem mismoedig. In zijn lange leven—dat hem toch geen zwartziener maken kon, al sloeg de bliksem des ongeluks vaak zijn schoonste idealen tot gruizels— in zijn lange leven heeft hij geleerd, waar een bedroefd hart den besten troost kan vinden. Waar hij dien vindt? In zijn Kerk en — in de Alpen.

Voor het altaar voelt Frans Jozef zich sterker dan elders, voor het altaar klaagt hij vrij zijn nooden, vindt hij altoos opbeuring bij Hem, die een menschenleven lang leed en smarten onwrikbaar doorstond.

In de Alpen, te midden van het eenvoudige volk der bergen, gevoelt hij zich misschien nog beter op zijn plaats, dan in de pralerige hofzalen. In de Alpen ontdoet hij zich van zijn vorstelijk tenue en kleedt zich als jager, zóó bosschen en velden doorkruisend.

Het is hem een genot, te zien hoe de Alpenbewoners, in frissche, vroolijk-Zondagsche dracht komen aangesneld, als „de keizer" komt. Dan staan de dorpelingen eerbiedig-stil naast elkâar, de mannen met ontbloote hoofden, even-buigend, sommigen schreiend van vreugd, omdat keizer Frans wêer in hun midden is. De geestelijken, de gemeentebestuurderen, de onderwijzers, — zij gaan alleen om met den keizer als met een besten vriend. Geen enkele, geen stijve hoffelijkheid,— alles eenvoud en liefde.

Liefde vooral!

In de steden van zijn uitgestrekt rijk, ziet Frans Jozef zich overal omringd van politie en soldaten, om hen te beschermen tegen het anarchistisch gespuis, dat tegenwoordig de menschen onveilg maakt, dat Oostenrijk-Hongarije berooven durfde van de beeldschoone, moederlijke—goede Keizerin Elisabeth, —Frans Jozefs onvergetelijke gemalin. Maar in de bergen waakt het volk zèlf voor de levensveiligheid van zijn Keizer. En de monarch gevoelt zich overgelukkig met die liefde!

De Tsaar van Rusland bracht in 1903 een bezoek aan Frans Jozef. Samen wandelden zij in de omstreken van Mürzsteg, door iedereen, die hen ontmoette, eerbiedig gegroet. Tsaar Nikolaas wist niet wat hem overkwam. „Maar mijn Keizer, —zei hij— wat zijt gij gelukkig! Hoe heerlijk vrij kunt gij u bewegen in deze schoone landen. Ik kan geen voetstap zetten, of politie omringt me. En toch laat men mij niet met rust. Want voor eenigen tijd wist iemand mij een briefje te overhandigen, waarop geschreven stond, dat ik-zelf een gevaar gene zijn zou, zoolang mijn volk niet vrij is!"......

De liefde des volks voor Frans Jozef— hoe vaak reeds werd die op grootsche wijze getoond aan de gansche wereld. Hoe blijkt die ook nu wêer bij dit diamanten Keizersjubileum!

Inderdaad, — wanneer de twist tusschen de beide rijken der monarchie niet soms zoo betreurens waardig woedde, zou men Frans Jozefs land gelukkig, over-gelukkig prijzen......

De zonne zinkt, zinkt......

In matgouden licht pralen velden en wateren, fier beuren de boomen hun onbewogen kruinen omhoog. Nog eens orgelen de vogelkoren in luid-schaterenden jubel hun liederen uit......

Over de landen galmt, weelderig-hartstochtelijk, de finale van het avond-muziekfeest. Trommen roffelen, koper schettert, violen juichen.

Biddend, smeekend, zingen en herhalen de ontroerde menschen-menigten:

„Gott erhalte Franz, den Kaiser,
Unsren guten Kaiser Franz!"......

Straks nog eenige zachte, langzaam-voorbijruischende tonen. Dan een treurmarsch, dan de nacht......

Zou het waar zijn, dat de eenheid der Oostenrijksch-Hongaarsche monarchie staat en valt met Keizer Frans Jozef?

Ingezonden Mededeelingen.

Advertentien.

Drukker:
ALFREDO F. SINTIAGO